place also due to very heavy news fall on 1.3.97 and due to reactions to Budget presented on 28.2.97.

Doordarshan and All India Radio have already been instructed to give suitable coverage to all functions related to the Birth Centenary Celebrations of Shri Krishna Menon.

However, officers in News Division have been cautioned to be more careful in future in respect of reporting such items of importaance.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Mr. Minister, I think you have another statement also. You may make that also.

MANDATORY CARRIAGE OF AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE SYSTEM (ACAS) ON AEROPLANES

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION AND MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI C. M. IBRAHIM): Mr. Vice-Chairman, Sir, honourable Members are aware that with the liberalisation of air transport operations in the country, the domestic operations have increased considerably during the last couple of years. Besides, there is congestion in the Indian airspace on account of large number of international flights over-flying or transiting through India. I have, earlier on various occasions, informed the House that the Government is fully committed for enhancement of air safety in the Indian skies and is taking all possible steps to achieve this objective.

In September, 1996, I had constituted a committee headed by Air Marshal J. K. Seth (Retd) to review the existing set up of the DGCA, Aircraft Act and Rules, existing safety regulations, facilities for development of aviation manpower, existing system of licensing of aviation personnel and air navigation, communication and surveillance system to ensure air safety and efficient regulatory control on aviation activities. While the air traffic services and associated facilities are continuously being upgraded and modernised by the Airports Authority of India, it may take considerable time to cover the entire Indian airspace. It has, therefore, been felt necessary, particularly after the mid-air collision near Delhi on 12th November, 1996, to upgrade the equipment of aeroplanes to reduce the risk of mid-air collisions. Installation of Airborne Collision Avoidance System (ACAS), which is an equipment installed on aircraft and functions independently of the ground based air traffic control system, can help in preventing mid-air collisions. If the aircraft are fitted with this system, it will alert the pilots when the two aircraft come dangerously close. The system gives visual and audio warnings and also advises the crew of the corrective action required to be taken for preventing an impending collision.

In the interest of air safety, we propose to make:

(i) Carriage of ACAS system mandatory on all aeroplanes having a seating capacity of more than 30 passengers or pay-load capacity of more than 3 tonnes in case of cargo aircraft tentatively after 1st December, 1998. No such aircraft shall be allowed to be imported after 31st December, 1997 without fitment of ACAS system.

(ii) Installation of ACAS system is also proposed to be made mandatory on transport aeroplanes of less than 30 seats tentatively after 31st December, 2003. No such aircraft shall be allowed to be imported after 31st December, 2001 without fitment of ACAS system.

The proposal was discussed by DGCA with the International Civil Aviation Organisation. ICAO has opined that the Indian proposal for mandatory installation of ACAS is well in line with the spirit of ICAO standards. They have, however, advised that the requirement of mandatory carriage of the system should be on the basis of regional air navigation

agreements and have suggested that this aspect should be discussed on regional fora with neighbouring States and the operators, in order to seek regional concurrence for the initiative. For this purpose, the DGCA has convened a meeting on 16th April, 1997 with the DGCAs of the neighbouring States, all the domestic scheduled operators and international scheduled operators flying to/through/over-flying Indian air space.

United States of America have already made carriage of the system mandatory with effect from December, 1995. Other countries of the world are also planning to make this system mandatory, India being conscious of its commitment to flight safety, is moving ahead faster. The actual dates of implementation of the proposed requirements will, however, be finalised after the meeting convened by the DGCA on 16th April, 1997.

With the aforesaid measures, it is hoped that safety in Indian skies will enhance considerably. I am confident that the Honourable Members will appreciate the efforts being made in this regard.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Now, we will take up clarifications on the statement regarding Shri Krishna menon's birth centenary celebrations.

SHRI M. A. BABY (Kerala): Thank you very much, Sir. First of all, I am very happy that in an unusual manner, the same Minister has reeled out two statements, one after another. I wish, perhaps, he would be....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): If you want to seek clarifications on both the statements, you can do that. You know that the hon. Minister has made two statements.

SHRI M. A. BABY: And that too on two important Ministries related to the sky.

Sir, first of all, I would like to seek clarifications on the statement regarding coverage of Shri Krishna menon's birth centenary celebrations by Doordarsshan. I want to get myself clarified only on two aspects. The Minister has stated that it is not correct....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): I don't know whether you are going to confine yourself to the statement on Shri Krishna menon's birth centenary celebrations or you are also going to seek clarifications on the statement regarding air-safety. I feel that you should first seek clarifications on Shri Krishna Menon's birth centenary. Thereafter, the hon. Minister will reply. After that, hon. Members will seek clarifications on the second statement; otherwise, it may become confusing.

SHRI M. A. BABY: That would be more safe.

Sir, the hon. Miniser has claimed that it is not correct to say that no coverage was given. Then, the Minister has listed out various times when Hindi and English news bulletins covered the report about the birth centenary celebrations. A cursory perusal will show that this coverage had been given on the next day morning in three different bulletins, Hindi and English. Then later on, a justification has been made that since the function on March 1, was over at 6.15 p.m., it would not have been possible to ensure the coverage in that day's bulletin itself. Sir, we know that people attach more importance to national news coverage in the evening, both in Hindi and English bulletins. I cannot calculate exactly how many minutes after that the Hindi news bulletin comes and how many minutes after that the English news bulletin comes. I think, it is 8.30, 9.00 and 9.30, like that. The function was in Vigyan Bhawan and the Doordarshan kendra is at a stone's throw distance — it takes hardly 10 minutes for them to bring the U-Matic Tape or whatever it is. So, I don't think this statement holds good that since the function was over only at 6.15, it was practically difficult for Doordarshan to cover the function on the same day with evening news bulletin.

Sir, you know, this was the inauguration of the birth centenary of a national hero who was one of the tallest figures in the freedom struggle and the function was attended by the Vice-President of the country as well as the Prime Minister who happens to be the chairman of the Celebrations Committee. Former Prime Minsiters were also present — I don't want to elaborate that. Therefore, I don't think it is justifiable that the coverage report could not be telecast on the same day and that the next day morning's telecast was good enough. I don't think that is a proper thing to do. At least if some clippings had been shown on the evening of the second day both in Hindi and English bulletins, then the lapse could have been pardoned. Secondly, accountability is something which is missing in our country. I hold the highest political leadership responsible for this. I have political difference with the Congress Party. But some high standards have been set by some of the leaders of the Congress party. I remember — physically he was not tall — Lal Bahadur Shastri. When he was the Railway Minister — he later on happened to be our Prime Minister — he tendered his resignation when some railway accident took place. I consider Lal Bahadur Shastri as one of the tallest prime Minsiters though he had a brief inning. Though I have some political differences with Lal Bahadur Shastri, I consider him ...(*Interruptions*).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): As per the decision of the BAC, the House may sit beyond five o' clock till it completes its Business. I wish to mention it to the Members.

SHRI M. A. BABY: Therefore, in this particular case I am not asking that the Minsiter should take the responsibility because the nature of the work is such that the Minister may not have to take the responsibility for this lapse. There are very important people in the Doordarshan who should feel that this was a major lapse. It is all right that such a statement is being made. I would like to know whether any inquiry has been conducted and responsibility fixed on some officers or some disciplinary action taken. It has also been reported in the Press that some officers in the Doordarshan have been shifted from their present responsibilities because the matter had been raised on the floor of this House. I do not know the veracity of those reports which appeared in the newspapers. I do not know whether these reports are correct or not. I would like to know whether these changes have take place in Doordarshan due to the fact that this matter was raised on the floor of this House or it was a routine change. There should be full transparency as to what is the truth. It should not be that the Minsiter wants to change somebody for some other reason, and luckily for him, the matter was raised on the floor of the House and the Minister could do whatever he wanted to do in the Department. This has also been alleged in the newspapers. I wish and hope that this is not true. I hope and wish that our Minister is not so irresponsible. But, to set things right and to remove all confusion with regard to this. I hope the Minister would verify whether some inquiry has been conducted and what action has been taken.

As a befitting tribute to one of the tallest leaders of our freedom struggle, as rightly described by our Prime Minister, I would like to know whether Doordarshan will organise some programmes on the great contribution made by Shri V. K. Krishna Menon. Thank you very much, Sir.

श्री राम देव भंडारी (बिहार): महोदय, 1 मार्च, 1997 को नयी दिल्ली में श्री कृष्ण मेनन जन्म शताब्दी समारोह मनाया गया था जो 6.15 पर शाम को खत्म हो गया। मैं समझता हूं कि उस दिन भी उस समारोह के बारे में दूरदर्शन पर पूरी तरह से नहीं तो उसकी झिलमेज भी दिखायी जा सकती थी।

महोदय, दूरदर्शन की यह हालत है कि तीन चार दिन पहले मैंने इस सदन में भाषण किया था। हिन्दी बुलेटिन में तो मेरा नाम लिया और अंग्रेजी बुलेटिन में किसी

दूसरे सदस्य का नाम ले लिया। कई बार ऐसा होता है कि सदन में जब बोलते हैं तो वे उसकी चर्चा नहीं करते हैं बुलेटिन में — राज्य सभा की जो बुलेटिन होती है न्यूज के बाद, समाचार के बाद। अभी मैंने बताया कि हिन्दी में मेरा नाम, अंग्रेजी में दूसरे का नाम। मैं समझता हूं कि बहुत लापरवाही और गैरजवाबदेही जैसी स्थिति बनी हुई है और माननीय मंत्री जी से मैं अनुरोध करूंगा कि इसमें बहुत सुधार की आवश्यकता है। श्री कृष्ण मेनन जैसे हमारे देश के जो महान व्यक्ति हुए हैं उनके शताब्दी समारोह को उसी दिन एक मार्च को दिखाना तो बिल्कुल लाजिमी था। ऐसा नहीं किया गया है। यह बड़े दुख की बात है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री राम नाथ कोविन्द (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कुछ स्पष्टीकरण पूछना चाहूंगा। मंत्री जी का जो वक्तव्य है वह अपने आप में कंट्राडिक्टरी है। महोदय, मंत्री जी के वक्तव्य का जो लास्ट पैरा है उसमें उन्होंने कहा है कि,

> "However, officers in the News Division have been cautioned to be more careful in future, in respect of reporting such items of importance".

महोदय, इस वक्तव्य से यह साफ जाहिर हो जाता है कि मंत्री जी ने जो ऊपर कहा है कि पहली मार्च को सवा छः बजे तक वह कार्यक्रम चला और इतनी देरी होने की वजह से दूरदर्शन पर उसे नहीं दिखाया जा सका और नीचे आप कहते हैं कि हमने दूरदर्शन को कॉशन भी किया है। उससे ऐसा लगता है कि आपका जो ऊपर कहा गया है जो आपने लीपापोती करनी चाही है कि समय अधिक हो गया था इसलिए हम कवर नहीं कर पाए, यह बात गलत सिद्ध होती है। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि यदि आपने न्यूज़ डिवीज़न को कॉशन किया है तो क्या इस संबंध में जो यह कवरेज नहीं हो पाया था, इस संबंध में क्या कोई आपने इन्क्वायरी इन्स्टीट्यूट की है? यदि की है तो उसका क्या परिणाम रहा? क्या आपने किसी अधिकारी को इसके लिए जिम्मेदार ठहराया है, कृपया उसे भी बताने की कृपा करें?

तीसरा मेरा स्पष्टीकरण इस बिंदु पर है कि आपने जो कहा है कि बहुत बिफिटिंग कवरेज देने वाले हैं कृष्ण मेनन साहब की जन्म शताब्दी के सिलसिले में तो उसके विवरण क्या होंगे, कम से कम मोटे-मोटे विवरण तो उसके बारे में आपका यह जो वक्तव्य है वह बिल्कुल साइलेंट है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि कृपया इन बिंदुओं पर भी स्पष्टीकरण देने का कष्ट करें। धन्यवाद।

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी.एम. इब्राहीम) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, पहले हमारे आदरणीय सदस्य श्री बेबी जी ने जिस बात को उठाया है मैं उनको यह स्पष्टीकरण देना चाहता हूं कि स्व० कृष्ण मेनन सिर्फ केरल राज्य के ही नहीं बल्कि एक राष्ट्र के महान नेता थे और सारा देश उनका आदर करता है। जो इन्होंने कहा कि 6.15 को यह फंक्शन खत्म हुआ, अगर सिर्फ क्लिपिंग्ज़ दिखा देते तो उस पर भी निंदा होती कि आप सिर्फ क्लिपिंग्ज़ ही दिखाए हैं, पूरी न्यूज़ नहीं दिखाए। जब दूरदर्शन के अंदर कोई न्यूज़ कवर करते हैं स्टिडियो को आने के बाद उसे दोबारा डाला जाता है, जो-जो व्यक्ति स्टेज पर थे, जिन-जिन ने भाषण किया उसका पूरा नोट बनता है और वह पिक्चर और भाषण दोनों का तालमेल होने के बाद फिर न्यूज़ प्रोड्यूसिंग कमेटी जो होती है उसको प्रूव करके न्यूज़ रूम को भेजती है। तो 6.15 को आने के बाद उनको लगा कि यह कार्यक्रम एक महान नेता का है और महामहिम उप राष्ट्रपति जी वहां पर मौजूद थे और अन्य नेतागण भी थे, अगर सभी को वहां पर नहीं बताते तो सीधे उस पर अपवाद आता, इसलिए कि वहां वह प्रोग्राम बनने में थोड़ी देर हुई, उस रात को वह दिखा नहीं पाए।

दूसरी चीज़ माननीय सदस्य ने कही कि राज्य सभा में मैंने भाषण किया, हां, यह सिर्फ राज्य सभा ही नहीं, बल्कि लोक सभा से भी माननीय उपसभाध्यक्ष जी, इयूमैन एरर कभी, एक-दो बार हो जाती है, आपको यह कहूं कि इस 10 महीने में तीन बड़े-बड़े चुनाव हुए, कहीं पर भी यह अपवाद 10 महीने तक किसी ने नहीं लगाया कि इलैक्ट्रॉनिक मीडिया का इस गवर्नमेंट ने मिसयूज़ किया है या किसी एक पोलिटिकल पार्टी के हित में किया है।

मैं बड़े अभिमान के साथ कहना चाहता हूं कि 10 महीने से किसी भी पोलिटिकल पार्टी ने यह नहीं कहा कि आप ने इलेक्शन में इसका मिसयूज किया है। मैं इसलिए इस का उल्लेख करना चाहता हूं कि आज जो दूरदर्शन का विभाग है, उस में अधिकारियों को पूरी स्वायत्ता दी गयी है। अब जहां तक अधिकारियों के बदलने और रखने का सवाल है, मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूं कि 10 महीने से हमारी तरफ से न किसी को बदलने का सुझाव दिया गया है और न हम ने बदलने की कोशिश की है क्योंकि मैं इस बात को मानता

हूं कि आदमी को बदलने से डिपार्टमेंट ठीक नहीं होता बल्कि आदमी के काम करने के तरीके को बदलने से काम ठीक होता है। मैं इसलिए इस बात का स्पष्टीकरण देना चाहता हूं और आप ने कहा कि अधिकारियों से इंक्वायरी की है, मुझे जैसे ही इस बात का पता चला तो मैं ने दूरदर्शन के डायरेक्टर को बुलाकर बात की। तो फौरन जिस समय यह न्यूज पहुंची, जिस वक्त यह कवरेज हुआ, उस का पूरा रिकॉर्ड देखने के बाद मुझे पता चला कि दूरदर्शन के अधिकारियों और कर्मचारियों का कोई दोष नहीं है यह पूरा बताने के लिए। दूसरे दिन सुबह यहां प्रस्ताव होने से पहलें वह कवरेज सुबह 7 बजे आया है, 8 बजे आया है, 9 बजे आया है और इंटरनेशनल न्यूज में भी दिखाया गया है। इसलिए मुझे पूरा विश्वास है कि इस में कोई अधिकारी या कर्मचारी दोषी नहीं है।

तीसरी बात जो कही गयी कि ऊपर जो कहा है वह सच है या नीचे कहा है, वह सच है। ऊपर का भी सच है और नीचे का भी सच है क्योंकि हम ने उन को यह कहा कि ऐसे प्रोग्राम्स पर ज्यादा लक्ष्य दिया जाए। "काशन" का मतलब यही है कि जब ऐसे प्रोग्राम्स होते हैं तो आप इस में थोड़ीसी जल्दी करें। बेशक दूरदर्शन के कार्यालय से विज्ञान भवन का करीब का फासला है, लेकिन प्रोग्राम बनाने के लिए पूरी पिक्चर लेने और जितने भी महा-महिम के भाषण हुए, उन के भाषणों का सारांश तैयार होने के बाद वह कमेटी के सामने जाएगा और फिर न्यूज रूम को जाएगा। इस सब में डेढ़ घंटे, दो घंटे, तीन घंटे लग ही जाते हैं।

इसलिए मैं आशा रखता हूं कि माननीय सदस्यों ने जो सुझाव दिए हैं, उन्हें हम अपने ध्यान में रखेंगे। दूसरी बात हम ने यह भी आदेश दिया है कि माननीय सदस्यों ने राज्यसभा में हो या लोकसभा में हो, जो भी प्रस्ताव किए हैं, चाहे बुलेटिन में थोड़ा 5 मिनिट ज्यादा भी लग जाए, लेकिन किसी के नाम को छोड़िएगा मत और उन सारे-के-सारे नामों को जिन्होंने भी प्रस्ताव उठाए हैं, वह न्यूज बुलेटिन में दिखाने की कोशिश करें। यह आदेश मैं पहले दे चुका हूं। महोदय, मैं विश्वास रखता हूं कि इस विवरण से आप तृप्त होंगे और आप के सहकार का मैं आभारी हूं।

SHRI M. A. BABY: Sir, what about the Press reports that some action was taken after this particular incident? Is it true that after we raised the matter on the floor of the House, some people have been moved away from the responsibility of news editing or something like that in the News Section in Doordarshan? If so, is it related to our raising the matter on the floor of the House? This is a specific question.

SHRI C. M. IBRAHIM: Sir, generally, I do not interefere as Minister with regard to officers below a certain rank. it is left to them. They will take a decision. Nor will I enquire about them. if any specific complaint comes, if any injustice is done, then only I will interfere as Minister. Otherwise, I never interfere in routine transfers and postings. ...*(Interruptions)*

Number two, what you are saying is not related to this. They might have been transferred for some other reasons.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Members seek clarifications, and Ministers give their on replies. The Chair has nothing to do with any of them.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Now there will be clarifications on the statement made by the hon. Minister on air-safety.

SHRI BRATIN SENGUPTA (West Bengal): Sir, I must thank the Minister for taking a very brave initiative as far as the air-safety in the Indian skies is concerned. This should have been done long back, in fact, because of the continuing congestion in Indian skies due to foreign aircraft coming and landing in our country. I must thank the Minister for instructing the DGCA and other officials to take the correct initiative at the right point of time.

Along with that, what I want to supplement is that this is not the only problem regarding the air safety here. Particularly for Delhi, the Tilpet and the Tughlakabad firing range occupies much of the airspace that is available for us. That is why the Civil Aviation airspace has very much shrunk. Will the hon. Minister kindly instruct the concerned officials to

take appropriate level discussions with the indian Air Force and will the concerned Ministry release some of the airspace for the civilian aircraft?

Another problem is that the V.V.I.P. landing and taking-off is a security necessity of our country. At the same time it is a hazard for other civil aviation safety. I would like to know whether the hon. minister will instruct his officials to think of shifting the V.V.I.P. landing and taking off to the Hindon Airport, which is under the indian Air Force in the North-Eastern part of Delhi. I would also like to know whether the Safdarjung runway can be used as a base for ferrying them through helicopters to and from the Hindon Airport so that the V.V.I.P. security is maintained and the Civil Aviation also does not face the hazard on this account.

SHRI R. K. KUMAR (Tamil Nadu): Sir, paragraph 3 of the statement says: "Carriage of ACAS system mandatory on all aeroplanes having a seating capacity of more that 30 passengers of pay-load capacity of more than 3 tonnes in case of cargo aircraft tentatively after 31st December, 1998." The next sentence says: "No such aircraft shall be allowed to be imported after 31st December, 1997..." The emphasis seems to be the aircraft imported and to be operated either by Indian Airlines or by Air India or by private operators in india. sir, you remember, the two aiarcraft which were involved in a mid-air collision were not of our Airlines at all. one was the Saudi and other was kazakstani. So, how are we going to ensure that every country's aircraft are to be fitted with this? Are you going to say that they cannot overfly India, if they do not have this system? How are you going to ensure that? That is my question.

श्री अखिलेश दास (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने हवाई टक्कर को रोकने के लिए कम से कम एक प्रभावी कदम उठाने का प्रयास किया है। इस समय मैं एक क्लैरीफिकेशन यह चाह रहा था, जैसा माननीय मंत्री जी ने कहा कि 30 पैसेंजर के ऊपर के जो एअरक्राफ्ट आएंगे उनका आपरेशन 30 दिसंबर, 1997 के बाद रोकने का प्रावधान किया गया है, लेकिन जो 30 सीटर से कम के एअरक्राफ्ट हैं उनके लिए 31 दिसम्बर, 2003 तक का प्रावधान है। तो मैं यह जानना चाहूंगा कि कौनसे कारण हैं कि 30 पैसेंजर से कम के जो एअरक्राफ्ट हैं उनको इतना लंबा टाइम दिया गया है कि यह सिस्टम उसमें इन्वोल्व करें? मैं समझता हूं कि यह 30 पैसेंजर से कम वाले में ज्यादा आवश्यक है। इसलिए दोनों का साथ-साथ होना चाहिए। आप जो यह एक साल का टाइम दे रहे हैं, वह काफी है और मैं समझता हूं कि 30 पैसेंजर से कम वाले एअरक्राफ्ट पर भी यह लागू होना चाहिए।

महोदय, मैं यह भी माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा, जैसा अभी हमारे एक माननीय सदस्य महोदय ने हवाई टक्करों का कहा, आप हवाई टक्करों को रोकने के लिए जो यह सिस्टम ला रहे हैं, इसकी और भी बहुत ज्यादा वजह है। वी०आई०पी० मोवमेंट जो हमारे दिल्ली में है, उसके बारे में मैं आपको बताना चाहता हूं, श्रीमन् कि अभी मैं 15 दिन पहले लखनऊ से सहारा एअरलाइन्स के प्लेन में यहां दिल्ली आया था तो लगभग आधा, पौन घंटा हम लोग यहां पर पालम एअरपोर्ट के ऊपर चक्कर लगाते रहे। पता यह लगा कि वी०आई०पी० मूवमेंट है। आधा, पौने घंटे के बाद फिर इंस्ट्रक्शन मिली कि आप वापस प्लेन लखनऊ लेकर जाइए। हम जब वापस लखनऊ पहुंचे तो यात्रियों में एक भय का वातावरण था क्योंकि संभावना थी कि थोड़ी देर हम इसी तरीके से और ट्रेवल करते रहते तो पेट्रोल की कमी हवाई जहाज में हो सकती थी। तो एक यह भी जैसा आपने प्रस्ताव रखा है हिंडन के पास, मैंने शायद एक पेपर में माननीय मंत्री जी का स्टेटमेंट पढ़ा था कि नया इंटरनेशनल एअरपोर्ट शायद ग्रेटर नोयडा या दिल्ली के आसपास कहीं पर प्रस्तावित है। मैं जानना चाहूंगा कि हवाई टक्कर रोकने के लिए और क्या-क्या कारगर कदम, जो कि बहुत आवश्यक हैं, उठाए जा रहे हैं?

दूसरा, मान्यवर, मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि यह जो वी०आई०पी० मूवमेंट की वजह से ज्यादातर प्लेन्स को दिल्ली के आसपास चक्कर लगाना पड़ता है और उस स्थिति में, चूंकि शहरी सीमा के ऊपर उन्हें चक्कर लगाना पड़ता है, पक्षियों के टकराने की वजह से भी उसमें बहुत बड़ा खतरा होता है हवाई टक्कर का तो मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इस सिलसिले में उन्होंने क्या प्रयास किए हैं, वे क्या सोच रहे हैं?

SHRI M. A. BABY: Mr. Vice-Chairman, sir, I will be very brief. We should give credit to the hon. Civil Aviation Minister, Shri Ibrahim—when it is due—for making this statement. I think he should be complimented. However, I would like to put a related question because the Minister's statement starts with a reference to the liberalisation of air transport operations in the country. He has rightly referred to the issues relating to safety and to the phenomenon of declaring "Open sky policy". The Minister concludes his statement by stating, "With the aforesaid measures, it is hoped that safety in Indian skies will enhance considerably." To a great extent, we can hope that this would lead to air safety. But I don't think that this would be sufficient. As part of the liberalisation of air transport, private airlines are operating. Now some proposal is there for a foreign airline to have a tie-up with private sector people. I understand that the Cabinet is aware of this particular fact. We are lucky that two important Cabinet Ministers are present here. Sir, you may kindly recall that this House transcending political differences expressed its vociferous opposition to this particular proposal of permitting foreign airlines operating in the domestic sector with the help of private business houses. Members have expressed their disagreement to this kind of a proportion from the angle of protecting the interests of Indian Airlines and Air India. Some hon. Members have rightly pointed out from the angle of defence safety. Many of our domestic airports are not civil airports. Some airports are with the Navy. Some airports are with the Indian Air Force. Many domestic airports are either with the Air Force or with the Navy. In view of this fact, if we permit foreign airlines to operate in the domestic sector, utilising our domestic airports, it would naturally open up our strategic defence installations in the country. So far whatever steps he has taken in this particular area, they are good. Therefore, taking this opportunity, I would like to ask the hon. Minister whether the Government will come forward with a comprehensive civil aviation policy on the basis of the report submitted by Air Marshal J.K. Seth. As part of that safety measures should also be covered—the question whether we are going to permit foreign airlines to operate in the domestic sector, should also be covered. Until and unless we have a comprehensive civil aviation policy covering all these aspects, we may not be doing justice to our country and to the national interest. Otherwise, there would be decisions on the basis of case-by-case. If we take decisions on the basis of case-by-case, we know how final decisions are taken. I don't want to draw any analogy. You should have a comprehensive policy. I hope the Minister would answer this particular question. If Press reports are correct, I compliment the hon. Civil Aviation Minister for his stand on this particular issue. I hope that he would continue to take that nationalist policy. Thank you very much.

श्री सी० एम० इब्राहीम: उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्यों ने बहुत से महत्वपूर्ण सवाल पूछे हैं। उन्होंने वी०आई०पी० मूवमेंट्स की जो बात पूछी है, वह सिक्योरिटी की वजह से की जाती है। सिर्फ हमारे देश के वी०आई०पी० ही नहीं बल्कि विदेशों के वी०आई०पी० भी जब आते हैं तो इंटरनेशनल सिक्योरिटी आस्पैक्ट्स को ध्यान में रखने की जरूरत पड़ती है। दिल्ली एक ऐसी राजधानी है जहां हर दो दिन में, तीन दिन में एक बार विदेश के वी०आई०पी० लोग आते रहते हैं। पहले जो सिस्टम था उसमें काफी देर लगती थी। इसलिए हमने कल ही एक मीटिंग कैबिनेट सेक्रेटरी की अध्यक्षता में करवाई क्योंकि पैसेंजर्स की तरफ से काफी कंप्लेंट्स आती रहीं। अब जो सिस्टम है उसमें 10 मिनट का अंतर रखा गया है। यदि एक वी०आई०पी० प्लेन टेक-ऑफ कर रहा है तो उससे 10 मिनट पहले कोई फ्लाइट टेक-ऑफ न करे, यह व्यवस्था हमने की है। इसी तरह अगर कोई वी०आई०पी० फ्लाइट लैंड कर रही है तो 10 मिनट तक कोई दूसरी फ्लाइट लैंड न करे। इस व्यवस्था से मैं समझता हूं कि कुछ सुविधा हो जाएगी।

मैं माननीय सदस्यों को मुबारकबाद देना चाहता हूं कि सिविल एविएशन के बारे में सदस्यों की काफी जानकारी है। उन्होंने पूछा था कि दूसरा कोई एयरपोर्ट अलग से वी०आई०पी० की लैंडिंग के लिए किया जा सकता है क्योंकि डिफैंस में एयर स्पेस ज्यादा है। तो मैं आपको

बताना चाहता हूं कि डिफैंस वालों से भी सिविल ऐवियेशन के अधिकारियों की बातचीत हुई है और कुछ स्पेस हमको मिला है। बर्डज़ की वजह से भी हमें काफी दिक्कत होती है। हमारी लगातार कोशिश यही है कि किस तरह से ज्यादा से ज्यादा स्पेस सिविल प्लेन के लिए बढ़ाया जाए और मुझे उम्मीद है कि जल्द से जल्द हम इस समस्या का हल ढूंढ लेंगे।

माननीय सदस्यों ने यह पूछा है कि 31 दिसंबर तक क्या सभी इंटरनेशनल फ्लाइट्स जो बाहर से आएंगी, उनमें भी "अकास" सिस्टम होगा? मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूं कि दुनिया में कहीं भी यह चीज़ नहीं आई है। सिर्फ अमरीका ने "अकास" सिस्टम को अपनाया है ताकि दुर्घटनाएं न हों। अमरीका के बाद हिंदुस्तान के सिर यह सेहरा बंधा है कि हिंदुस्तान ने इस सिस्टम को अपनाया है। सारी दुनिया में यह काम अब शुरू हो रहा है।

इसी संदर्भ में हमने 16 अप्रैल को एक मीटिंग बुलाई है, उसमें पड़ोसी देशों के डी॰जी॰सी॰ए॰ और हमारे जो प्राइवेट आपरेटर्स हैं, उनको हमने बुलाया है, इस संबंध में हम उनसे बातचीत करेंगे। हमने इंडियन एयरलाइंस और हयर इंडिया को कह दिया है कि एक साल नौ महीने के अंदर इस सिस्टम को पूरी तरह से लागू कर दें। जहां तक 30 सीटर्स से कम कैपेसिटी वाले विमानों का ताल्लुक है, जहां तक मुझे जानकारी है, इन छोटे विमानों में यह सिस्टम फिट नहीं हो सकता है लेकिन कोशिश की जा रही है कि छोटे विमानों में भी इस सिस्टम को लगाया जाए।

इस सिस्टम की मदद से पॉयलट को यह पता लगता है कि आस-पास में कौन सी फ्लाइट है, कितनी दूरी पर है, उसको सिग्नल्स मिलते हैं जिससे उसको अपनी स्थिति की जानकारी हो जाती है। जहां तक एयर ट्रैफिक कंट्रोलर का सवाल है, मुझे बड़े खेद के साथ कहना पड़ता है कि हमारी 250 वैकेंसीज खाली पड़ी है। दुर्भाग्य से इसकी ट्रेनिंग देने वाला हमारा एक ही इंस्टीट्यूट है इलाहाबाद में और वहां साल में हम सिर्फ 50 लोगों को ट्रेनिंग दे पाते हैं। इसलिए मैंने अपने अधिकारियों को कहा है कि एक साल के अंदर अगर हिंदुस्तान में 50 से ज्यादा एयर ट्रैफिक कंट्रोलर तैयार नहीं हो सकते हैं तो बाहर के मुल्कों से बात कीजिए और मलेशिया में या दूसरे देशों में उनको ट्रेनिंग के लिए भेजिए और ये 250 वैकेंसीज़ तुरंत भरने की कोशिश कीजिए।

महोदय, एयर ट्रैफिक कंट्रोल में जहां सीट पर 2 आदमी बैठते हैं, उन 2 आदमियों के पीछे हमने एक सुपरवाइज़र रखने की बात कही है ताकि वह यह देखे कि पॉयलट और एयर ट्रैफिक कंट्रोलर के बीच में ठीक से कम्युनिकेशन हो रहा है, यहां से जो मैसेज जा रहा है वह वहां तक पहुंच रहा है या नहीं, दोनों आपस में ठीक से मैसेज दे रहे हैं या नहीं, मैसेज रिकार्ड हो रहा है या नहीं। इतना ही नहीं एयर ट्रैफिक कंट्रोल की सीट पर जो आदमी बैठता है, अगर उसकी ड्यूटी 4 घंटे की है तो उसकी ड्यूटी समाप्त होने से 15 मिनट पहले दूसरी ड्यूटी वाला व्यक्ति आ जाना चाहिए। ताकि पहली ड्यूटी वाले ने जो इंस्ट्रक्शन दिया है, जो इंस्ट्रक्शन लिया है उसको भी उसका ग्रहण उसे मिले। यह सिस्टम हमने किया है। आखिर में जो बीबी साहब ने कहा फारेन एयर लाईंस के लिए, में सदन को धन्यवाद देना चाहता हूं कि जो हमने स्टैंड लिया है सिविल एविएशन विभाग से कि फारेन एयर लाईंस को डॉमेस्टिक एयर लाईंस में आने के लिए नहीं देंगे, उस स्टैंड के लिए आपने पूरी सराहना की है। हम उसी स्टैंड पर हैं। अब सब्जेक्ट कैबिनेट में जा रहा है। मुझे आशा है उम्मीद अच्छी निकलेगी।

CLARIFICATIONS ON THE STATEMENT BY MINISTER—

Release of persons still under detention under erstwhile terrorist and Disruptive Activities Act, 1987

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Now Members can seek clarifications on the statement laid on the Table of the House by Shri Indrajit Gupta, Minister of Home Affairs, on 20th March, 1997 regarding release of persons still under detention under the erstwhile Terrorist and Disruptive Activities Act, 1987 which lapsed on 23rd May, 1995. Shri Md. Salim. He is not here. Shri K.R. Malkani.

SHRI K.R. MALKANI (Dlhi): Sir, we have heard the statement and noted that the review committees are at work and a whole lot of TADA people have been bailed out Fine. A couple of questions arise. More than a year back when the TADA was not revived and it was allowed to lapse, IGPs of several States had said that if a similar law was not